

PROJET DE MODERNISATION DE LA VOIE MERE DE CALAIS

COMPTE-RENDU DE LA REUNION RIVERAINS

SECTEUR DU TECHNICENTRE - 20 JANVIER 2021

Retrouvez sur le site internet du projet : www.sncf-reseau.com/voie-mere-calais

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion auquel il est fait référence dans le présent compte-rendu
- + L'ensemble des documents d'information sur le projet

I. Présentation de la réunion

Simon MAZAJCZYK, animateur de la réunion, présente le cadre de la réunion en rappelant qu'elle s'inscrit dans une démarche de dialogue territorial mise en place par SNCF Réseau. Il explique le fonctionnement de la plateforme d'échanges et partage quelques règles de bonnes pratiques pour faciliter les échanges.

Il présente les intervenants présents :

Pour SNCF Réseau

- Jean-Philippe PICHET, directeur maîtrise d'ouvrage
- Frédéric LECONTE, responsable du projet
- Bertrand COMBLE, responsable environnement
- Johan BOUFFLERS, responsable technique du projet

Pour le bureau d'études GAMBA

- Emmanuelle BOUDIB, experte acoustique

Un tour de table est ensuite effectué afin notamment d'identifier les riverains présents et de pouvoir répondre au cours de la réunion à leurs questionnements spécifiques.

II. Introduction par SNCF Réseau

SNCF Réseau salue les participants et les remercie pour leur présence. Il est rappelé le rôle de SNCF Réseau dans le projet en tant que maître d'ouvrage et précise que celui-ci est financé par l'Etat et la Région Hauts-de-France. Il est également rappelé l'engagement de SNCF Réseau afin d'accompagner le développement économique des territoires.

SNCF Réseau conclut l'introduction en expliquant que la réunion doit à la fois permettre de présenter le projet, son avancement et les mesures d'insertion de celui-ci sur le territoire ainsi que de recueillir les retours des riverains sur les mesures proposées.

III. Présentation du projet

SNCF Réseau rappelle les grandes lignes du projet de modernisation de la voie mère de Calais.

Il explique que celui-ci répond à plusieurs objectifs :

- Accompagner le développement du port, notamment à la suite de la mise en service en 2021 de l'extension du port ;
- Accompagner l'accroissement du trafic Fret en intégrant des prévisions de trafic pouvant aller jusqu'à 30 circulations par jour d'ici 2040 ;
- Répondre au défi environnemental : en favorisant le report de la route vers le rail.

SNCF Réseau explique que le projet a été recomposé en 2 phases suite aux enseignements de la concertation de 2018 et en échange avec les partenaires financeurs et la ville de Calais :

- Phase 1 : Modernisation de la voie mère entre la gare de Calais ville et le quai de la Loire ainsi que les protections acoustiques de la zone « technicentre » et de la zone « rue Duguay-Trouin » ;
- Phase 2 : Aménagement de la voie au-delà du quai de la Loire avec l'étude de tracés alternatifs.

Il précise que la phase 1, intègre :

- le renouvellement complet de la voie ferrée (rail, traverses, ballast) en intégrant des tapis anti-vibratiles au programme de l'opération ;
- l'aménagement du carrefour de la rue Mollien et de la rue Descartes pour améliorer la sécurité au passage à niveau (PN) lors du passage d'un train et préserver les besoins de circulation locale ;
- la rénovation du pont Mollien, pour l'adapter aux nouvelles circulations avec le minimum d'impact sur la circulation routière ;
- la modernisation des passages à niveau des rues Paul Bert et de Montréal, programmée en avance de phase pour donner suite aux enseignements de la concertation de 2018.

Ce premier temps du projet prévoit également un programme spécifique pour limiter son impact sur son environnement :

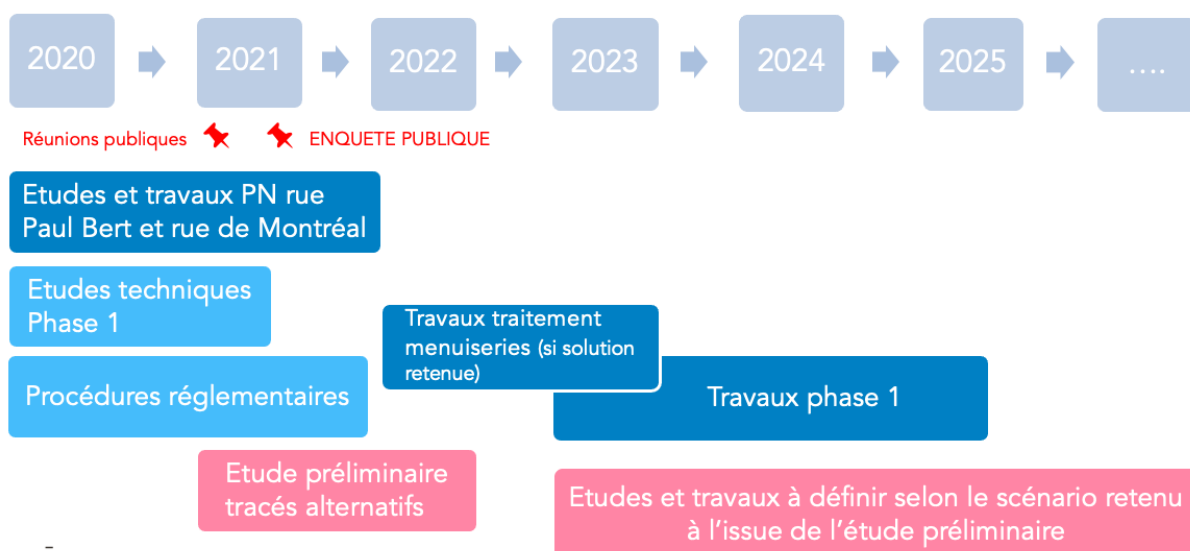
- des mesures pour réduire l'impact des vibrations sont prévues dans les zones de renouvellement de voie ;
- des aménagements pour lutter contre le bruit sont intégrés et ce, conformément à la réglementation.

Il ajoute que les mesures d'atténuation du bruit seront également prévues sur les secteurs des rues Hoche, Cambronne, Stephenson, les Fontinettes et Duguay-Trouin.

IV. Avancement de l'opération

SNCF Réseau revient ensuite sur l'avancement du projet depuis la fin de la phase de concertation en 2018 :

- Elle explique que des études de faisabilité ont été menées sur deux scénarios alternatifs, le scénario dit « par le Nord » et le scénario dit « UMICORE ». Suite à ces dernières, les partenaires ont décidé de poursuivre ces études, et des études plus détaillées appelées études préliminaires ont été engagées en janvier 2021 ;
- Elle ajoute que le sujet du traitement de nuisances acoustiques liées au franchissement des passages à niveau piéton situés rue Paul Bert et rue de Montréal a également avancé puisque ces passages seront modifiés. Les études détaillées ont été menées à cette fin. L'aménagement prévoit la mise en place d'un feu piéton qui permettra la suppression du signal sonore (klaxon) au passage d'un train. La mise en service de ces aménagements est prévue au 1^{er} trimestre 2022 ;
- Elle revient également sur la réalisation d'une étude concernant le déplacement des voies d'accès au port au niveau du Technicentre. SNCF Réseau explique que, comme décidé suite à la concertation, cette étude a été réalisée par un cabinet indépendant. Cette étude met en avant des impacts très forts en termes d'exploitation tant pour le technicentre que pour le trafic voyageurs en gare de Calais-Ville, peu de bénéfices au niveau acoustique et une complexité d'implantation de la solution technique envisagée. Les partenaires ont donc été décidé de ne pas poursuivre cette solution ;
- Elle revient enfin sur les procédures réglementaires en cours pour la phase 1 et notamment les étapes nécessaires à l'obtention de la déclaration de projet, prévue au 1^{er} trimestre 2022 et obligatoire pour pouvoir engager les travaux. Elle insiste notamment sur la phase d'enquête publique qui doit débuter en septembre 2021 et SNCF Réseau termine son intervention en présentant le planning prévisionnel de l'opération (cf. ci-dessous).



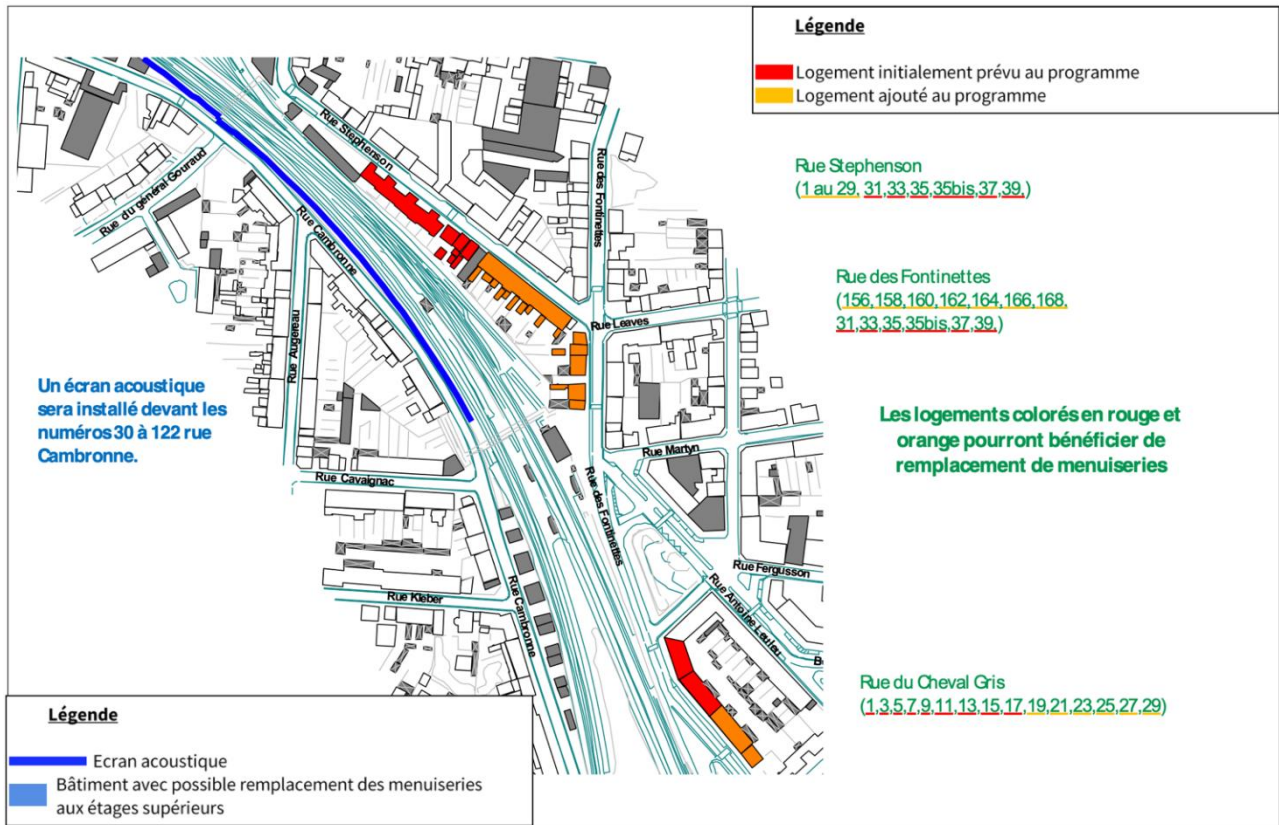
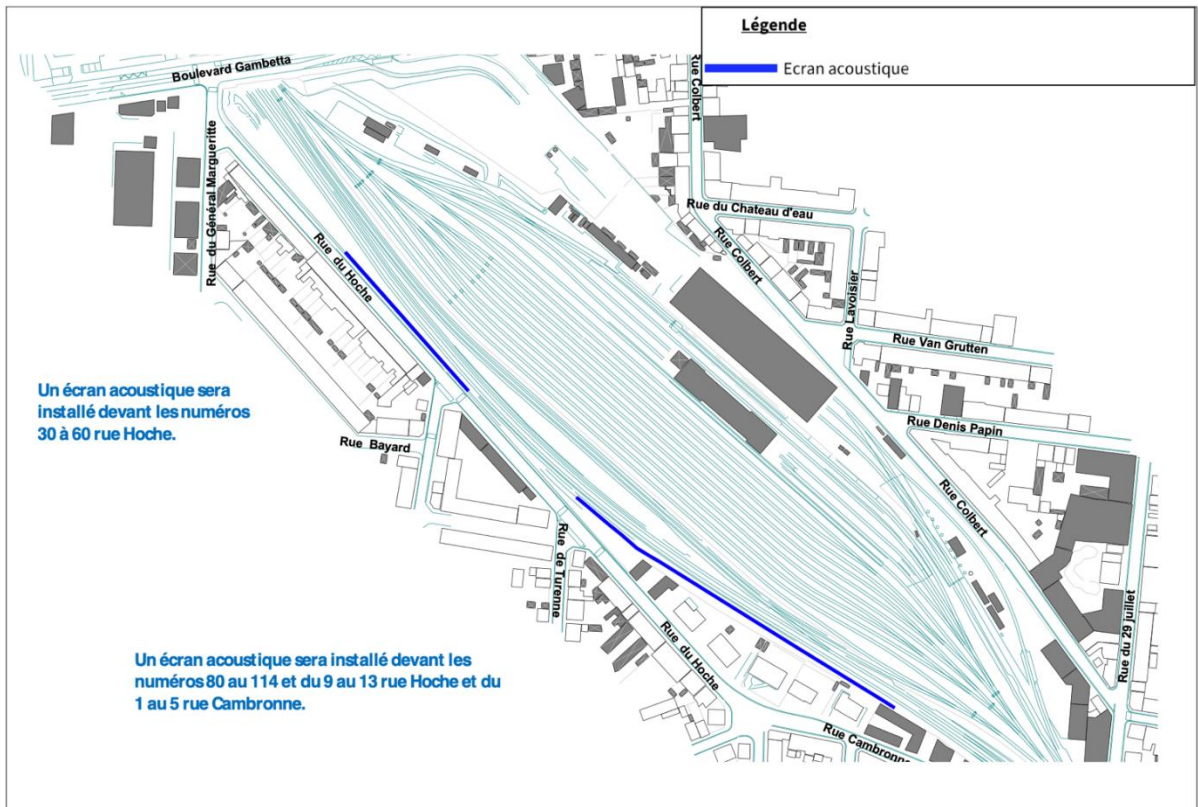
V. Les solutions d'intégration du projet sur le territoire

SNCF Réseau rappelle que deux solutions de protections acoustiques sont possibles pour ce type de projet d'infrastructure, chacune d'elle présentant des atouts et des limites :

- La solution de remplacement de menuiseries (portes et fenêtres) représente une solution individuelle adaptée, permet de disposer de nouvelles menuiseries, n'a pas d'impact visuel et a l'avantage de représenter des travaux pouvant se réaliser rapidement. Cette solution n'apporte cependant pas de réponse pour la protection des espaces extérieurs et ne concerne pas les maisons qui seraient déjà suffisamment isolées phoniquement ;
- La pose de murs ou écrans acoustiques est une solution qui présente l'avantage de protéger collectivement l'ensemble de la zone concernée et notamment les espaces extérieurs. Cette solution est en revanche plus lourde en termes de travaux et donc plus longue à mettre en œuvre. Elle a également un impact visuel plus fort.

SNCF Réseau ajoute que dans certains cas, l'écran acoustique ne suffit pas pour protéger les étages des bâtiments les plus hauts et que, dans ce cas spécifique, des remplacements de menuiseries, uniquement sur les étages, peuvent venir compléter le dispositif d'écran acoustique.

Le cabinet acoustique GAMBA présente ensuite le programme acoustique proposé à ce stade sur le secteur (cf. cartes ci-dessous).



GAMBA précise ensuite les étapes de mise en place des remplacements de menuiseries :

- Diagnostic : Visite d'un expert acoustique pour déterminer le besoin de travaux : Un RDV sera pris pour chaque logement
- Devis : choix d'une entreprise en accord avec le propriétaire
- Financement : 100 % pris en charge par SNCF Réseau dans le cadre du projet via l'établissement d'une convention
- Travaux : les travaux de menuiseries seront réalisés par des entreprises qualifiées selon les prescriptions acoustiques. Le remplacement se déroule en général sur 1 ou 2 jours et le chantier est peu salissant

VI. Échanges avec les participants

Un riverain demande si les solutions présentées sont définitives ou uniquement des propositions. Il explique que lui et ses voisins de la rue Cambronne sont aujourd'hui plutôt défavorables au mur rue Cambronne.

SNCF Réseau répond qu'il s'agit bien de propositions, qui doivent aujourd'hui faire l'objet d'échanges avec les participants. C'est tout l'objet de cette réunion.

Une habitante de la rue Cambronne explique habiter très près du rail et s'inquiète de l'impact du mur en termes de luminosité pour les maisons.

Une habitante rue Cambronne s'inquiète de l'empiètement du mur sur son terrain et demande des précisions à ce sujet à SNCF Réseau.

SNCF Réseau répond qu'il peut en effet être nécessaire d'occuper du foncier pour construire le mur pendant la phase travaux. SNCF Réseau précise que dans le cas précis de cette riveraine, il ne devrait pas être nécessaire d'empiéter sur le foncier.

Un habitant de la rue Cambronne, habitant à mi-chemin entre les deux passerelles, explique avoir des belles-voisines. Il explique disposer de double vitrage mais ne possède pas d'isolation du tour et du dessus de ces fenêtres, il demande ce qui est prévu et regrette que son habitation ne soit pas intégrée au programme acoustique présenté alors qu'il subit d'ores et déjà d'importantes nuisances, notamment de nuit. Il insiste aussi sur le fait qu'en fonction des conducteurs de trains, il peut y avoir plus ou moins de vigilance pour faire le moins de bruit possible.

SNCF Réseau explique que les secteurs présentés à ce stade sont basés sur les études acoustiques et que la maison du participant n'est, à ce stade, pas concernée par le programme de protection acoustique. Plusieurs facteurs influent : distance des trains, présences de garages qui atténuent une partie du bruit, etc.

Plusieurs participants demandent comment sont réalisées les études et si elles sont consultables.

SNCF Réseau répond que les études acoustiques prennent en compte plusieurs critères : géométrie de la voie, vitesse des trains, nombre de trains de jour et de nuit. Différents points de mesures ont été réalisés et un outil de modélisation permet de produire des cartes avec des niveaux de bruit. Sur cette

base sont définies les mesures de protection pour les logements dépassant le seuil réglementaire. Ces études, qui ont été partagées avec la ville de Calais, seront disponibles dans l'étude d'impact qui sera notamment consultable lors de la phase d'enquête publique.

Une participante demande s'il serait possible de couvrir avec une sorte de hangar les activités de maintenance sur le technicentre. La maintenance génère aussi beaucoup de bruit, autant que le passage du train. Elle demande également la hauteur prévisionnelle pour les murs.

SNCF Réseau répond que les murs prévus sur le secteur auront une hauteur de 2,5 mètres à partir du rail. Il ajoute que la solution de hangar serait liée au technicentre mais qu'il pense qu'elle aurait peu d'impact en termes de réduction des nuisances. Il explique pouvoir faire remonter ces questionnements au technicentre qui fait déjà beaucoup d'efforts pour réduire l'impact des activités sur les riverains.

Un agent SNCF assistant à la réunion explique militer pour l'activité du ferroviaire. Il se dit satisfait de découvrir que le technicentre ne sera pas sacrifié par ce projet de modernisation de la voie mère de Calais. Il demande si la voie mère sera équipée de caténaires et interroge SNCF Réseau sur la mise en place de dispositif pour les déficients visuels aux PN piétons en l'absence de klaxon. Il demande également si ces travaux auront un impact sur les vitesses de circulations, s'interrogeant sur la possibilité de mettre en place 15 allers-retours par jour à la vitesse actuelle. Il demande enfin si, à terme, les trains utilisant la voie mère partiront toujours en direction de Saint-Omer et Hazebrouck impactant d'autres secteurs d'un point de vue acoustique.

SNCF Réseau répond qu'une fois que la voie mère sera électrifiée le but est que les trains qui proviennent du Sud aillent directement au port de Calais sans manœuvres particulières pour changer la locomotive. Il précise que le projet ne prévoit pas de modification de la vitesse sur ce secteur.

Un participant demande si les études peuvent être remises en cause et s'il ne sera pas trop tard au stade de l'enquête publique.

SNCF Réseau répond que l'enquête publique se passera sous le contrôle d'un commissaire enquêteur qui s'assure que le public a accès à l'information. Suite à l'expression des participants le commissaire enquêteur rédige un rapport qui doit éclairer la décision

M. Emmanuel AGIUS, 1^{er} adjoint au maire de Calais, demande s'il ne serait pas pertinent de cumuler les solutions de remplacement de menuiseries et l'installation de murs sur certains secteurs. Il demande également ce qui pourra être fait pour les vibrations.

SNCF Réseau répond que, par défaut, on regarde s'il est possible de poser un mur qui protège aussi les parties extérieures et l'ensemble des habitations des nuisances sonores. On ne prévoit pas en revanche de cumuler les deux solutions, sauf dans le cas où les étages en hauteur ne sont pas suffisamment protégés par le mur. Dans ce cas des remplacements de menuiseries peuvent être ajoutés, uniquement aux étages concernés. Concernant les vibrations, cela passe par la pose de tapis anti-vibration sous la voie, cela est fait quand la voie est déposée, ce qui n'est pas le cas sur le secteur du technicentre.

M. Jean-Pierre GOUVERNEUR, Association des Riverains de la Voie Mère, explique que la maintenance du technicentre génère beaucoup de nuisances pour les habitants de la rue Colbert qui ne sont pas concernés par les protections acoustiques. Il ajoute qu'il pense que les solutions de protections acoustiques et de murs pourraient être compilées à certains endroits. Il termine en expliquant qu'il constate de fortes différences de vitesses de circulation des trains et demande qu'il y ait des contrôles.

Le directeur des technicentres en Hauts-de-France explique être en contact avec les riverains de la rue Colbert régulièrement. Il explique qu'il faut dissocier les sources de bruit entre voie mère et activités du technicentre et que la rue Colbert est surtout concernée par l'activité du technicentre. Quand la source du bruit est identifiée, les équipes du technicentre cherchent à y remédier. Le directeur des technicentres en Hauts-de-France prend l'exemple du travail qui a été mené avec les taxis qui rejoignent le technicentre la nuit pour limiter les nuisances et se dit donc disponible pour travailler avec les riverains à l'identification des sources de nuisances et aux meilleures manières de les réduire.

Un participant interroge SNCF Réseau sur le bruit généré par des joints abimés sur le secteur.

SNCF Réseau répond que ce point est noté et qu'il va être remonté à la maintenance afin de voir quels pourraient être les éventuels points d'action.

Un participant demande si les murs prévus protègent les étages sur le secteur.

SNCF Réseau répond que sur ce secteur du technicentre, la hauteur de mur suffit à protéger efficacement les étages et ne nécessitent donc pas des travaux de remplacement de menuiseries.

Une participante demande à quel moment seront prises les décisions sur les solutions acoustiques retenues.

SNCF Réseau répond que ces choix seront faits suite à la série de 3 réunions avec les riverains et présentés lors de la réunion du 1er février puis lors des prochaines étapes réglementaires, en vue d'obtenir les autorisations.

M. DEMASSIEUX explique considérer ces réunions comme des réunions d'information et non pas de concertation. Il regrette que les interlocuteurs changent régulièrement du côté de SNCF Réseau, ce qui empêche la continuité du dialogue et va à l'encontre de la concertation. Il maintient le fait que le passage par le centre du technicentre aurait été une solution satisfaisante, complexe à mettre en œuvre mais qui aurait considérablement réduit les impacts pour les riverains. Il trouve inadmissible que les riverains ne soient pas davantage protégés. Il met notamment en avant le fait que le problème vibratoire ne soit pas traité dans le cadre du projet sur ce secteur, il demande à ce titre des précisions sur les études menées à ce sujet et met en avant le risque pour le bâti existant. Il estime qu'un cabinet réellement indépendant, choisi dans le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, devrait être mandaté afin de clarifier le sujet vibratoire. Il ajoute qu'il serait nécessaire de poser un tapis anti-vibration sur l'ensemble du linéaire de la voie.

Sur la question du mur anti-bruit, il trouve la proposition satisfaisante, mais ajoute que des remplacements de menuiseries devraient être ajoutés pour protéger les étages non protégés par les murs.

Il ajoute que comme la solution de passage par les voies du technicentre a été écartée, il reste la solution du passage par la voie dite de transition en limitant la vitesse à 15 km/h.

Il termine en insistant sur l'importance de faire les choix dans le dialogue avec les riverains et en expliquant comprendre l'importance du projet en matière de développement économique.

SNCF Réseau répond sur les changements d'interlocuteurs en expliquant que le projet a une durée de vie importante et qu'il est donc naturel que certains interlocuteurs changent. Il aussi rappelé que la réunion publique du 1^{er} février se tiendra en présence des financeurs du projet.

SNCF Réseau ajoute qu'elle souhaite bien s'inscrire dans une phase de dialogue sur le sujet des questions acoustiques. Il insiste sur l'intérêt de ces réunions pour recueillir les avis des riverains sur les solutions proposées. L'objectif est bien d'aboutir à un programme de protections acoustiques partagé afin de pouvoir avancer et engager rapidement les travaux.

Un participant demande par écrit, pourquoi la solution du contournement Est n'est pas retenue aujourd'hui.

SNCF Réseau rappelle assurer la maîtrise d'ouvrage du projet de modernisation de la voie mère de Calais afin de renforcer le développement et la compétitivité du port à court terme. Le contournement Est représente un projet différent, lié à l'aménagement du territoire sur lequel SNCF Réseau n'est pas en responsabilité et n'a pas été mandaté.

M. DEMASSIEUX regrette que le projet n'ait pas avancé depuis 2018, alors que la montée en charge du FRET est effective. Il insiste à nouveau sur le sujet vibratoire. Il interroge SNCF Réseau sur le coût du projet et demande si les 53 M€ annoncés en 2018 sont toujours d'actualité.

SNCF Réseau répond que le coût du projet est toujours celui qui a été inscrit au dernier CPER. Il est ajouté que sur ces 53 M€, 10 M€ concernent les protections acoustiques et vibratoires, ce qui illustre l'intérêt que porte SNCF Réseau et ses partenaires à ce sujet. Sur le sujet vibratoire, des tapis anti-vibrations sont en effet installés sur les parties où l'infrastructure ferroviaire est renouvelée, ce qui n'est pas le cas sur le secteur du technicentre.

SNCF Réseau rappelle que l'étude menée sur les vibrations ne pointe pas de risque pour le bâti. Elle ajoute que les études sont conformes à celles menées sur les grands projets de ce type et sont réalisées par des bureaux d'études spécialisés sur ces sujets. Ces études seront disponibles et pourront être expertisées par chacun. SNCF Réseau termine en précisant que l'Autorité Environnementale est bien saisie sur ce dossier et se charge de son instruction dans le cadre des procédures réglementaires.

M. DEMASSIEUX explique qu'il ne conteste pas la qualité des bureaux d'études retenus mais qu'il souhaiterait pouvoir avoir accès aux études afin de pouvoir éventuellement les contester. Il ajoute qu'il faudrait avoir une estimation du coût de la mise en place de la pose de tapis anti-vibration sur la zone du technicentre avant de décider d'écarter cette solution, qui n'a pas bougé depuis 2018.

SNCF Réseau explique qu'on ne peut pas dire que rien n'a été fait depuis 2018 dans la mesure où le programme a été largement repris, l'opération recomposée en 2 phases, des études lancées sur le technicentre, le programme sur les passages à niveau a avancé, etc. Toutes ces adaptations nécessitent des procédures spécifiques, des études qui prennent forcément un peu de temps.

Une habitante de la rue Cambronne, explique que la rue est très étroite devant chez elle et demande si la pose d'un mur ne va pas faire échos quand les voitures vont passer.

SNCF Réseau explique que les murs absorbent le bruit de chaque côté et qu'ils ne provoqueront donc pas de nuisances supplémentaires de ce point de vue.

Un participant interroge SNCF Réseau sur les horaires de circulation des trains de FRET et s'il est possible de limiter les créneaux de nuit.

SNCF Réseau explique que les horaires de trains FRET sont à articuler avec les heures de circulation des trains voyageurs, ce qui explique que les trains FRET soient souvent prévus sur des créneaux moins utilisés pour le transport de voyageurs.

SNCF Réseau ajoute que les horaires de trains de FRET sont peu modifiables car ce sont des trains de très longues distances, il y a donc des endroits où ils sont donc obligés de circuler la nuit.

M. DEMASSIEUX explique qu'en réponse à ce qui a été dit, et notamment aux circulations de nuit, SNCF Réseau et ses partenaires doivent dès à présent prendre un maximum de mesures pour protéger les riverains des nuisances. Il y a des décisions courageuses à prendre afin d'éviter des situations de blocages futures.

M. Jean-Pierre GOUVERNEUR approuve ce qui a été dit. Il revient sur la question du coût du projet et pense que le budget aujourd'hui alloué sera insuffisant. Il demande si la SNCF a eu des consignes pour réduire les coûts de la voie mère et si elle souhaite réellement réduire toutes les nuisances liées au projet.

SNCF Réseau explique qu'il n'y a pas de consigne pour réduire la portée du projet, mais que comme sur tous les grands projets, l'entreprise se doit d'avoir une réflexion sur l'optimisation et le bon usage de l'argent public qui finance ces opérations.

M. Emmanuel AGIUS rappelle que M. PÉPY est venu à Calais il y a quelques mois pour rencontrer le maire de Calais et a affirmé que les riverains seraient protégés dans le cadre du projet, il faut donc, selon lui, que les échanges se poursuivent et donnent des résultats pour la protection des riverains. Il rappelle qu'il n'est pas opposé à la voie mère qui est synonyme de développement économique mais qu'il est nécessaire que les riverains soient entendus et regrette que les choses n'avancent pas davantage dans ce domaine.

Un participant explique qu'il pencherait plutôt pour la solution de remplacement de menuiseries, mais s'interroge encore. Certains de ses voisins partagent son avis mais sont des personnes plus âgées qui ne participent pas à ces réunions en ligne.

SNCF Réseau explique que des rencontres sont également prévues avec certaines personnes qui se sont signalées mais ne sont pas à l'aise avec internet pour participer en ligne.

En conclusion, SNCF Réseau remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette rencontre dans un format à distance. Il est précisé que le support de présentation et le compte rendu de la réunion seront disponibles en ligne.

Il est précisé qu'une réunion publique de synthèse ouverte à tous est prévue le 1^{er} février 2021. Elle permettra notamment de présenter le programme acoustique retenu suite à cette phase de dialogue territorial.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre des points d'avancement réguliers avec les riverains à propos de l'opération, par exemple à un rythme semestriel et termine en expliquant que la phase d'enquête publique prévue au dernier trimestre 2021 représentera une nouvelle occasion pour les riverains et acteurs de s'exprimer sur le projet.